

hlukové limity, na které odkazuje citované ustanovení ZoVZ, porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolany a obce Zlončice. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 ZoVZ, nebudou dodržovány. Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 ZoVZ vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze ZoVZ a zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnost. zákona, ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „ZoCL“), zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „*lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.*“ Z toho jednoznačně vyplývá, že pokud dojde k zamýšlenému vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, neexistují žádné záruky, že hlukové limity dle § 30 ZoVZ budou dodržovány, naopak se lze důvodně domnívat, že tyto dodržovány nebudou.

Navrhovatel uvedenou argumentací zcela popírá smysl procesu zjišťování vlivu záměru na životní prostředí, který spočívá v shromáždění a vyhodnocení všech objektivně relevantních faktorů. Snaží-li se navrhovatel „zajistit“ plnění limitů dle ustanovení § 30 ZoVZ budoucím vyhlášením ochranného hlukového pásma, zcela překrucuje samotný smysl nejen procesu EIA ale rovněž institutu ochranného hlukového pásma. Ochranné hlukové pásmo slouží jako ochrana veřejného zdraví v souvislosti s již existujícím letištěm, nikoli jako opatření zajišťující řádný provoz letiště (k tomu srov. např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu České republiky ze dne 1.2.2011, sp.zn. 2 Ao 6/2010 - 93). Navrhovatel je povinen primárně prokázat splnění ZoVZ požadovaných limitů a nikoli zcela účelově předpokládat budoucí zřízení ochranného hlukového pásma. Nad rámec uvedeného je vhodné uvést, že povinnost navrhnout zřízení ochranného hlukového pásma vzniká provozovateli letiště dle ustanovení § 31 odst. 2 ZoVZ v případě mezinárodního letiště zajišťujícího ročně více než 50 tisíc startů nebo přistání. Navrhovatel však sám výslovně uvádí, že počet pohybů letadel za rok nepřesáhne 35 000.

Požadavek Ministerstva vznesený pod č. 2 zůstal tedy ze strany navrhovatele zcela nevypořádaný, když namísto jednoznačného doložení splnění požadavků § 30 ZoVZ navrhovatel výslovně připustil, že tyto požadavky plněny nebudou a zcela účelově předpokládá budoucí vytvoření ochranného hlukového pásma.

Postupem předvídaným navrhovatelem by došlo k velmi významnému zásahu do vlastnických práv majitelů dotčených nemovitostí a k ohrožení zdraví a narušení pohody bydlení.

II. Chybějící záruky, že nebudou překračovány stanovené počty letů a nebudou provozovány noční lety.

V rámci připomínek č. 9 a 15 Ministerstvo požadovalo, aby navrhovatel jednoznačně garantoval nepřekročitelnost 35 000 pohybů letadel za rok a rovněž aby garantoval neprovozování letiště v nočních hodinách.

Nepřekročitelnost stanoveného počtu letů a neprovozování nočních letů ovšem není dostatečně zaručeno. Z dokumentace vyplývá, že stavebně technicky je možné na letišti odbavit více letů, dle dokumentace až 43 800. Současně je nutné podotknout, že počet pohybu letadel za rok vychází z plánovaného počtu odbavených cestujících ve výši 3 500 000.

Navrhovatel tedy vychází z předpokladu obsazení jednoho letu v průměru 100 cestujícími. Takovýto předpoklad je však zcela nereálný, jak již bylo ostatně dříve prokázáno¹. K dosažení 3 500 000 odbavených cestujících by bylo nezbytné realizovat nikoli 35 000, nýbrž 70 000 pohybů letadel za rok. Lze tedy předpokládat, že navrhovatel bude preferovat dosažení svých ekonomických předpokladů a tomu podřídí rovněž počet pohybů letadel za rok. Omezení letů na 35 000 je dle navrhovatele „zaručeno“ na základě nutnosti dodržovat environmentální limity, stavebně technicky je ovšem odbavování většího množství letů možné. Nutnost dodržovat hlukové limity ovšem v žádném případě není dostatečnou garancí, že počet letů a jejich neprovozování v noční době bude dodržováno, a to rovněž vzhledem k záměru oznamovatele zřídit kolem letiště ochranné hlukové pásmo, jehož zřízením hodlá navrhovatel, jak je patrné z předložené dokumentace, hlukové limity obcházet.

Jak vyplývá z předchozího bodu, vyhlášení ochranného hlukového pásma má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Pokud investor nebude vázán hlukovými limity, odpadá rovněž jediná, již tak zcela neakceptovatelná „záruka“, že počet letů 35 000 za rok nebude překročen, ani že nebudou provozovány lety v nočních hodinách.

Sám navrhovatel dokonce v rámci dokumentace připouští, že limitní počet letů za rok může být překročen i při dodržení hlukových limitů a pro takový případ navrhuje finanční kompenzaci dotčeným obcím popsanou v dokumentu nazvaném „veřejný příslib“, která spočívá v systému plnění, které by navrhovatel měl poskytnout, pokud by došlo k překročení povoleného počtu letů, ačkoliv by nebyly překročeny hlukové limity. Uvedený dokument tedy nelze v žádném případě považovat za garanci dodržení maximálního počtu pohybů letadel. Nad rámec uvedeného je nutno uvést, že veřejný příslib nebude závazný pro případného nabyvatele letiště Vodochody a tedy se změnou majitele pozbývá smyslu. Rovněž částku stanovenou ve výši 1.000,- Kč za každé jednotlivé porušení lze považovat za zcela neadekvátní, a to mj. s ohledem na formulaci čl. 3.1 veřejného příslibu by bylo možné dojít k závěru, že navrhovatel bude povinen uhradit částku 1.000,- Kč pouze jednou ročně za každý rok, ve kterém dojde k překročení stanovené hranice pohybů letadel. Taková částka tedy zjevně v žádném případě nemůže působit jako motivační faktor pro navrhovatele k dodržování stanoveného počtu pohybů letadel za rok.

Plnění předvídaná veřejným příslibem tedy představuje (nebo spíše dle navrhovatele má představovat) určitou sankci, pokud by došlo k porušení smluvního závazku, v žádném případě ovšem nezaručuje, že stanovený počet letů nebude v budoucnosti překročen.

Vzhledem k tomu, že není nijak garantováno nepřekračování uvedeného počtu letů, nelze vyloučit, že v budoucnosti dojde k prohloubení již tak neakceptovatelného zásahu navrhovatele do životního prostředí, vlastnického práva majitelů dotčených nemovitostí, obcí a jejich občanů jakož i třetích osob, což může vést rovněž k dalšímu zhoršení důsledků popsaných níže v části VIII.

Je tedy zřejmé, že se navrhovatel s připomínkami Ministerstva č. 9 a 15 vypořádal zjevně nedostatečně.

¹ K tomu srov. např. vyjádření Svazku obcí Dolní Povltaví ze dne 11.12.2010, které má již Ministerstvo dispozici.

III. Chybějící posouzení kumulativních vlivů záměru

Jedním z podstatných podmínek Ministerstva uvedených ve Výzvě bylo rovněž provedení posouzení kumulativních vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů.

Dokumentace však žádným způsobem nevyhodnocuje kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je naopak alibisticky uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 dochází v Panenských Břežanech, ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a silničního hluku v lokalitě Panenské Břežany, Klíčany, Odolena Voda, Vodochody a Máslovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěruby. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Drážďany, kumulací hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Líbeznice.

Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Na základě dokumentace tedy nelze žádným způsobem vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech. Z povahy věci a smyslu posuzování EIA je nezbytné posoudit právě souhrn jednotlivých vlivů, nikoli jeho dílčích složek, protože teprve posouzení kumulativních vlivů může představovat objektivní informační základ pro posouzení případných vlivů na životní prostředí.

Takové zhodnocení kumulativních vlivů považujeme za naprosto nedostatečné. Z výkresů akustické studie vyplývá, že působení z hluku z jednotlivých zdrojů se bude významně kumulovat. V textu dokumentace ovšem takové působení není nijak vyhodnocené. Proto rovněž nelze určit, jaká bude celková hluková zátěž po realizaci záměru, ani jak výrazně budou hlukem zasaženi obyvatelé dotčených obcí.

Je tedy zřejmé, že s uvedenou připomínkou Ministerstva se navrhovatel nevypořádal.

IV. Rozpor s územním plánem obce

Co se týče souladu s územními plány jednotlivých obcí, oznamovatel konstatuje, že pro umístění záměru a vyhlášení ochranného hlukového pásma nejsou územní plány jednotlivých obcí směrodatné: *„Stávající informace v ÚP VÚC o limitu využití území kolem letiště Vodochody je zcela nedostatečná, proto oznamovatel svojí povinnost vůči zakotvení záměru v území splnil, když navrhl ochranné hlukové pásmo. Současné územní plány dotčených obcí nejsou jednoznačným dogmatem, ale veličinou v čase proměnou, když územní plány jsou*

měněny jednak na základě společenské potřeby, tak i na základě změn příslušné legislativy. Nelze ale po oznamovateli před zahájením samotného územního řízení požadovat v procesu EIA shodu s něčím, co se teprve v jiném řízení stane samostatným předmětem správního přezkumu.“ Na tomto místě je nutné opět konstatovat, že navrhovatel rezignuje na jakoukoli podloženou argumentaci a zaštiťuje se ochranným hlukovým pásmem, což je zcela nepřijatelné a navrhovatel tímto zcela překrucuje nejen smysl samotného institutu ochranného hlukového pásma, ale i celého procesu EIA (k tomu viz výše). Především je však třeba zdůraznit, že se navrhovatel souladem s územními plány v rozporu s požadavkem Ministerstva jednotlivých obcí vůbec nezabýval. Územní plány považuje za nezávazný dokument, který se bude muset měnit dle potřeb provozovatele letiště. Takový výklad je ovšem nepřijatelný. Jedním z úkolů stavebních úřadů v rámci územního řízení je posouzení souladu záměru s příslušným územním plánem. Pokud záměr není v souladu s územním plánem, nelze ho v území umístit. Územní plány tedy představují závazné limity pro využívání území, které je potřeba dodržovat, a jsou rovněž vyjádřením práva obcí na samosprávu a určení, jakým směrem se chtějí v budoucnu rozvíjet. Pokud by územní plány měly být považovány za nezávazné, zcela jistě by tím docházelo k porušování práv osob s důvodným očekáváním budoucího stavu a k souvisejícím majetkovým újmám (k tomu podrobněji níže).

Z důvodů výše uvedených je nezbytné, aby byl soulad s územním plánem obcí důsledně přezkoumán.

V. Nezpracování variant provozu letiště

Ministerstvo vyzvalo navrhovatele v připomínce č. 25 ke zpracování variantního řešení provozu letiště co do počtu celkových ročních pohybů a počtu přepravovaných pasažérů.

Oznamovatel měl tedy za úkol zpracovat variantní řešení provozu letiště co do počtu celkových ročních pohybů a počtu přepravených pasažérů, jakož i prověřit možnost zpracování variant odletových a příletových trajektorií a provozních postupů pro starty a přistání a zdůvodnit jejich výběr. Oznamovatel však žádné variantní posouzení neprovedl. Smyslem povinnosti předložit variantní řešení provozu letiště je zejména umožnění výběru nejvhodnější varianty z hlediska jejího vlivu na životní prostředí, resp. tu, která bude představovat nejmenší možný negativní zásah do životního prostředí. Vzhledem k tomu, že navrhovatel připomínku ministerstva zcela ignoroval, nelze jakkoli posoudit, zda bylo zvolené nejlepší možné řešení a zda uvedené řešení je optimální z hlediska hlukového působení na obyvatelstvo, jakož i z hlediska komplexního vyhodnocení vlivů.

S uvedenou připomínkou Ministerstva se tedy navrhovatel žádným způsobem nevypořádal ani se o to nepokusil, když pouze uvedl, že záměr je předložen „jednovariantně“. Rozpracována je tedy pouze jediná varianta, totiž ta, která nejlépe vyhovuje zájmům investora bez ohledu na její reálné dopady na životní prostředí.

VI. Nezhlednění reálného počtu exponovaných obyvatel

Ministerstvo vyzvalo navrhovatele v rámci připomínky č. 39 k upřesnění počtu obyvatel dotčených obcí a k souvisejícímu přepočtu počtu exponovaných obyvatel.

V otázce počtu exponovaných obyvatel vychází navrhovatel v rámci dokumentace z počtu obyvatel dotčených obcí s přihlášeným místem trvalého pobytu. Je však zcela zřejmé, že počet exponovaných obyvatel bude vyšší, neboť ne všechny exponované osoby musejí být nutně přihlášeny k trvalému pobytu v některé z dotčených obcí. Navrhovatel rovněž nevzal v úvahu změny počtu exponovaných obyvatel v čase (lze jen stěží předpokládat, že počet exponovaných obyvatel zůstane po celou dobu neměnný).

Zdůrazňujeme, že skutečný počet lidí žijících v daném území je výrazně větší, než počet obyvatel přihlášených k trvalému pobytu. Obce mají podložené odhady skutečného počtu lidí žijících v území, který je často o 20 a více procent vyšší než počet přihlášených obyvatel. Jejich právo na ochranu zdraví jim však nemůže být odepřeno.

(Jedním z poměrně přesných ukazatelů skutečného počtu lidí žijících v území je biochemická spotřeba kyslíku (BSK) v komunálních čistírnách odpadních vod. Jde o množství kyslíku, které spotřebují mikroorganismy na odbourání znečištění za 5 dní. Na jednoho obyvatele rodinného domu připadá **průměrné** množství 150 litrů **odpadní vody** za den a znečištění 60 g BSK₅ za den. Provozovatelé či správci kanalizací jsou schopni tuto hodnotu vyčíslit s poměrně velkou přesností.)

Lze tedy konstatovat, že se navrhovatel s připomínkou Ministerstva nevypořádal po faktické stránce, když se omezil na pouhé formální zjištění počtu osob s trvalým bydlištěm.

VII. Nedostatečné uvedení údajů o jednotlivých typech letadel

Navrhovatel byl Ministerstvem vyzván k poskytnutí konkrétních údajů o jednotlivých typech letadel, které byly použity pro akustickou studii.

Navrhovatel však i nadále v rozporu s požadavkem na bližší specifikaci letadel uvedl pouze rozdělení dle hmotnosti, dle kterého však nelze určit stupně hlukových certifikátů u jednotlivých letadel. Navrhovatelem použitá kategorizace tedy nespňuje sledovaný záměr.

Připomínka Ministerstva č. 8 tedy nebyla ze strany navrhovatele plně zohledněna.

VIII. Neúplné zohlednění dopravního napojení

Připomínkou Ministerstva č. 19 byl navrhovatel vyzván k upřesnění problematiky napojení záměru z hlediska automobilové dopravy včetně doložení jednoznačného plnění hlukových a všech dalších limitů.

Navrhovatel upřesňuje problematiku dopravního napojení pouze s ohledem na napojení na komunikaci D8 a II/608 avšak nedostatečně zohledňuje související dopravní skutečnosti, jako např. ovlivnění provozu v Hlavním městě Praze. Je evidentní, že klíčové je v tomto ohledu zejména propojení mezinárodních letišť, tedy plánovaného letiště Vodochody a letiště Praha Ruzyně. Adekvátní dopravní spojení v současné době neexistuje a nelze jej předpokládat výhledově dříve jak v roce 2025, kdy by měla být dostavena část pražského okruhu propojující komunikaci R1 a D8. Za současné situace by výstavba záměru měla zcela jistě fatální dopady na dopravu v Hlavním městě Praze, zejména v oblasti Prahy 7 – ulice V Holešovičkách a navazujících komunikacích, v oblasti Letné, Vítězného náměstí a ulice

Evropská. Nezpochybnitelné důsledky svého záměru na dopravu v Hlavním městě Praze a s tím související negativní dopady na životní prostředí navrhovatel v dokumentaci vůbec nevyhodnotil. V rámci procesu EIA je nezbytné vyhodnotit tzv. přímé i nepřímé vlivy, mezi které patří mimo jiné i zvýšení dopravy v okolních obcích. Z výše uvedeného je zřejmé, že takovou dotčenou obcí bude zcela jistě i Hlavní město Praha.

V souvislosti s výše uvedeným nutno upozornit, že navrhovatel v dokumentaci téměř vůbec nerozpracoval otázku kamionové a další nákladní dopravy, jež území dotčených obcí bude v případě realizace záměru zatěžovat. A to jak ve fázi již samotné výstavby předmětného letiště, tak ve fázi provozu letiště. Samotný provoz letiště a přidružených provozů bude vyžadovat častou nákladní dopravu, navíc dnes již i nízkonákladové letecké společnosti původně orientované téměř výhradně na osobní dopravu začínají využívat volných kapacit v nákladním prostoru pro přepravu karga (mj. to bývá častým důvodem proč za každé další zavazadlo je třeba u nízkonákladových společností významně připlácet). Předmětná dokumentace tuto stránku zátěže na okolní obce zcela pomíjí.

S řešenou dopravní problematikou souvisí rovněž otázka parkovacích míst. Navrhovatel v rámci dokumentace předpokládá vytvoření 500 parkovacích míst pro návštěvníky letiště. Při navrhované roční vytiženosti letiště – 3 500 000 cestujících, vychází na jeden den přibližně 10000 cestujících, tj. v průměru 20 cestujících denně na jedno parkovací místo. Takovýto poměr parkovacích míst a návštěvníků letiště lze považovat za zcela poddimenzovaný, mimo jiné i s ohledem na skutečnost, že z velké části mohou být tato parkovací místa využívána i dlouhodoběji. V důsledku výrazně poddimenzovaného počtu parkovacích míst by docházelo k využívání blízkých komunikací případně i soukromých pozemků v blízkosti letiště pro parkování. Tato skutečnost by znamenala další dopravní zátěž pro okolí letiště a rovněž citelný zásah do vlastnictví třetích osob. Tyto skutečnosti nebyly navrhovatelem jakkoli zohledněny, přičemž plán parkovacích míst je zcela nedostatečný.

Navrhovatel opomenul zohlednit jeden z velmi podstatných aspektů a důsledku plánovaného záměru a tudíž nelze jeho vypořádání se s připomínkou č. 19 považovat za uspokojivé.

IX. Chybějící údaje o výskytu netopýrů

Ministerstvo vyzvalo navrhovatele připomínkou č. 32 k dopracování zoologického průzkumu o údaje o výskytu netopýrů v dotčené oblasti.

Navrhovatel se jakkoli nevyjádřil k otázce případného výskytu netopýrů v zimním období, omezil se pouze na konstatování, že přítomnost netopýrů v době zimování bude nezbytné posuzovat při stavebních úpravách či demolici starých budov v areálu letiště.

V tomto ohledu tedy navrhovatel nesplnil požadavek Ministerstva.

X. Nedostatečné podložení tvrzení, že každý let bude mít v průměru 100 cestujících

Součástí připomínky č. 35 byl požadavek na podložení tvrzení navrhovatele, že každý let bude mít v průměru 100 cestujících.

Navrhovatel pouze odkázal na srovnání s jinými mezinárodními letišti. Jak již bylo uvedeno výše pod bodem II. předmětný výpočet lze považovat za nesprávný a podložené tvrzení navrhovatele za neprůkazné, ale i krajně nepravděpodobné.

Navrhovatel tedy nedostatečně reagoval na předmětnou část připomínky Ministerstva.

XI. Problematika světelného smogu

Ministerstvo vyzvalo v připomínce č. 36 navrhovatele k rozpracování problematiky světelného smogu ve vazbě na rozdíly v délce denního světla a ročního období.

Navrhovatel nezohlednil v rámci posouzení problematiky světelného smogu skutečnost, že v různých ročních obdobích je různě dlouhá doba, kdy je tma v době od 6 do 22h. Předložená dokumentace tedy v tomto ohledu nemá dostatečnou vypovídací hodnotu.

S touto připomínkou Ministerstva se tedy navrhovatel rovněž vypořádal nedostatečně.

XII. Nedostatečnost posudku vlivů záměru na veřejné zdraví vypracovaný MUDr. Bohumilem Havlem

Posudek předložený navrhovatelem jako příloha č. 28 dokumentace je zcela nedostatečný. Posudek, mimo jiných nedostatků, zcela pomíjí indikátor DALY (*disability adjusted life years*), který je běžně užíván jak Světovou zdravotnickou organizací (WHO), tak Evropskou agenturou pro ochranu životního prostředí (EEA). Indikátor DALY představuje jeden ztracený rok zdravého života. Samotná WHO odhaduje metodou DALY ztrátu let života u obyvatel EU z důvodu zvýšeného hluku z dopravy na 61 tis. u ischemické choroby srdeční, 45 tis. let života u dětí narušením jejich zdravého vývoje, 903 tis. let způsobených narušením spánku, 22 tisíce ztracených let života z důvodu ušních šelestů a 654 tisíc let z důvodu prostého obtěžování hlukem. Posudek vlivu na veřejné zdraví se omezil na výčet osob potenciálně ohrožených zvýšenou hladinou hluku v důsledku realizace záměru, nijak však tato rizika nekvantifikuje, co do faktické ztráty let života dotčené populace a zejména všechny jevy, a to jak hlukové zatížení, tak zatížení imisemi, posuzuje odděleně – což je v přímém rozporu s požadavkem Ministerstva na posouzení kumulativních vlivů. Posudek pak dochází k závěru, že všechny tyto vlivy jsou buď zcela zanedbatelné, nebo v rámci přijatelné zátěže pro záměr zbudovat Letiště Vodochody. Takové oddělené posuzování jednotlivých vlivů je však metodicky nesprávné. Posudek se rovněž nedostatečně vypořádává se specifickou ohroženou skupinou – dětmi, a to přesto, že zvýšený hluk má právě na dětskou populaci prokazatelné negativní důsledky, jak vyplývá mj. z řady zahraničních studií. Zcela opomenuty jsou školy a mateřské školky v okolí plánovaného letiště, např. ZŠ a MŠ v Dolanech, Bašti a například i v Líbeznících. Obec Líbeznice přitom ve svých připomínkách v prosinci 2010 zdůrazňovala potřebu vyhodnotit specificky zátěž pro nejmladší část populace.

Přiložená mapa hlukové zátěže (příloha č. 1) zahrnuje vyznačení mateřských a základních škol v zájmovém území. Vyplývá z ní jednoznačně, že případná realizace záměru popsáná v předložené dokumentaci EIA by významně zasáhla právě děti v předškolním a školním věku. Samotný posudek vypracovaný MUDr. Bohumilem Havlem zmiňuje řadu závažných skutečností o negativních dopadech hluku na zdravý vývoj dětí. Připouští například, že hluk z letecké dopravy působí rušivěji než hluk z jiných druhů dopravy. Zároveň upozorňuje na

prokázaný dopad hlukové zátěže na vývoj kognitivních funkcí dětí. Přes všechny tyto citace a uvedená fakta se ale zmíněný posudek s dopady na nejmladší generaci ve skutečnosti nikterak nevypořádává.

Obec Líbeznice požaduje, aby se zpracovatel dokumentace s hlukovou zátěží dětí v zasaženém území důsledně vypořádal. A to zejména s ohledem na fakt, že závazný Rámcově vzdělávací program pro předškolní vzdělávání určuje jako jednu ze zásad, že děti mají být každodenně dostatečně dlouho venku. Vyhláška č. 410/2005 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých stanovuje v § 21 v odstavci 2 stanovuje, že v zařízeních pro děti předškolního věku je doba pobytu venku zpravidla 2 hodiny dopoledne, odpoledne se řídí délkou pobytu dětí v zařízeních. Z map akustické zátěže a z nejnovějších dat o počtu dětí v mateřských školách v zájmovém území plyne, že 124 dětí v předškolním věku by v případě realizace záměru bylo vystaveno zátěži ekvivalentní hladiny hluku 55 až 60 dB v nechráněném území při denním pobytu dětí venku, dalších 437 dětí by bylo vystaveno denně zátěži ekvivalentní hladiny hluku 50 až 55 dB. Přesné počty dětí v mateřských a základních školách v zájmovém území uvádí příloha č. 2. Všechna tato čísla potvrzují, že by dokumentace vliv záměru na nejmladší část populace měla zhodnotit důsledně. Je třeba přihlídnout i k tomu, že řada školských zařízení působí jako spádová. Děti se do nich tedy denně sjíždějí z širšího území a mohlo by se stát, že řada z nich by trávila velkou část dne v horších podmínkách než doma.

MUDr. Havel sice ve svém doplněném posudku zmiňuje zahraniční studie vlivu hluku na rozvoj dětí, opomíjí závěry těchto studií a na záměr je nikterak neaplikuje, naopak je nepřijatelným způsobem zcela opomíjí. (zejména závěry expertní skupiny RANCH, na něž odkazuje celá řada vyjádření dotčených obcí, které má Ministerstvo k dispozici). Naopak vychází ze zcela nevěrohodných zdrojů, které se primárně zabývají odlišnou než zkoumanou problematikou (např. z hlediska zamýšleného záměru úsměvná korejská publikace o akustice v architektuře).

Výše uvedené závažné nedostatky posudku vlivu záměru na veřejné zdraví jsou zcela neakceptovatelné. Posudek vyžaduje ze strany navrhovatele zásadní přepracování.

XIII. Nezohlednění vlivu realizace záměru na majetek dotčených obcí a dalších osob

Navrhovatel zcela neadekvátně posoudil vliv rozšíření letiště Vodochody na hmotný majetek, což mu výslovně ukládá § 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPV“).

Zničující vliv záměru na hmotný majetek dotčených obcí a dalších osob, zejména pokles hodnoty dotčených nemovitostí je v daném případě evidentní, přesto jej navrhovatel v dokumentaci řádně nehodnotí a naopak se jej snaží marginalizovat.

V rámci dokumentace sice navrhovatel připouští možnost poklesu hodnoty pozemků o 10 až 25 %, avšak vzápětí se pokouší nepodloženě tvrdit, že nelze vyloučit ani postupné navyšování cen dotčených pozemků v důsledku ztraktivnění lokality. Tato argumentace je přitom zcela nepřijatelná. Jak ostatně vyplývá z celé řady dostupných studií², realizace stavby a/nebo

rozšíření letiště znamená vždy pokles tržní hodnoty tím dotčených nemovitostí. Nemovitosti v blízkosti letiště se nadto v praxi často stávají v podstatě neprodejnými.

Navrhovatel jednoznačně závěry relevantních studií zcela opomenul neposoudit vliv výstavby i provozu letiště, hlukové situace, znečištění ovzduší a mnoho dalších faktorů na tržní hodnotu dotčených nemovitostí a to každý samostatně a rovněž v jejich souhrnu. Je přitom nepochybné, že již samotné zveřejnění záměru ovlivňuje negativně cenu dotčených nemovitostí.

Zároveň je nutné si uvědomit, že dotčené obce věnovaly značné prostředky i úsilí s cílem vytvořit v oblastech, které budou případným provozem rozšířeného letiště Vodochody negativně postiženy, klidové rezidenční zóny s navazující infrastrukturou (školy, školky, hřiště apod.). To je patrné např. z vyjádření dotčených obcí, která má Ministerstvo k dispozici či z jejich územních plánů. Předložený záměr je s těmito územními plány v rozporu. Přestože by oznámení, resp. dokumentace záměru měla dle ZPV obsahovat rovněž vyjádření příslušných stavebních úřadů k záměru z hlediska souladnosti s územně plánovací dokumentací a tyto jsou jako přílohy dokumentace rovněž avizovány, nebyly tyto společně s další dokumentací zveřejněny.

Případnou realizací záměru by tedy došlo ke vzniku rozsáhlé škody v majetku obcí i dalších vlastníků nemovitostí a v neposlední řadě k nezanedbatelným sociálně ekonomickým změnám. Řada současných obyvatel se v dotčených obcích usadila právě s vidinou klidného rezidenčního bydlení, založení rodiny a vhodného prostředí pro výchovu dětí. K tomu dotčené obce rovněž strategicky směřovaly a tyto trendy vytvářením vhodných podmínek podporovaly (viz výše). V případě realizace záměru pak lze očekávat změny ve skladbě obyvatel dotčených obcí, což může mít podstatný vliv i na daňové příjmy dotčených obcí. Těmito ani jinými sociálně ekonomickými faktory realizace záměru se však předložená dokumentace nezabývá, nesplňuje tak z povahy věci ani všechny povinné náležitosti stanovené ZPV.

Nad rámec výše uvedeného je nutné rovněž podotknout, že rozšíření letiště Vodochody by velmi negativně ovlivnilo rovněž plánované nebo dokonce již realizované developerské projekty v dotčené oblasti. Z těchto lze zmínit např. následující:

Název	Umístění	Odkaz
Pasivní domy BAŠŤ	Bašť	http://www.pasivnidomybast.cz/
Projekt Bašť II.	Bašť	http://www.baracom.cz/developerske-projekty/bast-2
Projekt Bašť	Bašť	http://www.baracom.cz/developerske-projekty/bast-u-libeznice
Projekt Pod školou IV.	Líbeznice	http://www.podskolou.cz/
Projekt U Cihelny	Líbeznice	http://www.dumzacenubytu.cz/aktualni-projekty/detaily-projektu-libeznice-u-cihelny
Bydlení v sadě Postřižín	Postřižín	http://www.bydlenivsade.cz/

2) The Impact of Airport Noise on Residential Real Estate
(<http://www.eltoroairport.org/issues/AirportNoise.pdf>);

Byty a komerční prostory U Vodojemu - 2. etapa, Brandýs nad Labem	Brandýs n.L.	http://www.sgrealty.cz/byty-a-komercni-prostory-u-vodojemu-2-etapa-brandys-nad-labem/o-projektu
Byty U Vodojemu - 4. etapa, Brandýs nad Labem	Brandýs n.L.	http://www.sgrealty.cz/byty-u-vodojemu-4-etapa-brandys-nad-labem/o-projektu
Byty U Vodojemu - 5. etapa, Brandýs nad Labem	Brandýs n.L.	http://www.sgrealty.cz/byty-u-vodojemu-5-etapa-brandys-nad-labem/o-projektu
Byty U Vodojemu - 6. etapa, Brandýs nad Labem	Brandýs n.L.	http://www.sgrealty.cz/byty-u-vodojemu-6-etapa-brandys-nad-labem/o-projektu
Rodinné domy Brandýs n.L.	Brandýs n.L.	http://www2.central-group.cz/domy-brandys-nad-labem-lokalita-prazska-ctvrt
Zdíby "U celnice"	Zdíby	http://www.baracom.cz/developerske-projekty/zdiby
Rodinné domy Zdíby u Prahy	Zdíby	http://www2.central-group.cz/domy-zdiby-u-prahy-lokalita-slunecna-stran
Parcely Zdíby u Prahy	Zdíby	http://www2.central-group.cz/parcely-zdiby-u-prahy-lokalita-slunecna-stran
Panské Terasy, Odolena Voda	Odolena Voda	http://www.pansketerasy.cz/
Astrapark Klecany	Klecany	http://www.bytyklecany.cz/
Prodej bytů v Klecanech	Klecany	http://www.portalbrandysnadlabem.cz/projekt-prodej-bytu-v-klecanech/
Nové Zlončice – krok do přírody	Zlončice	http://www.azaron.cz/ (momentálně mimo provoz)

Opomenout v souvislosti s projednávaným záměrem nelze ani fakt, že případné rozšíření letiště Vodochody by mohlo mít nezanedbatelný vliv na snížení majetku státu. Investor nikterak nezastírá, že jeho cílem je vytvořit konkurenci letiště Ruzyně. To by však při ambicích deklarovaných samotným záměrem mělo vést k podstatnému snížení množství dosavadních zákazníků letiště Ruzyně, což by nepochybně též vedlo k redukci celkové hodnoty tohoto letiště, to vše před zvažovanou privatizací.

V neposlední řadě je v souvislosti s výše uvedenými vlivy záměru na majetek, dotčených obcí, jejich obyvatel, státu i dalších osob, které byly v dokumentaci záměru značně zanedbány, spojeno nemalé riziko uplatnění majetkových nároků dotčených osob, ať již proti investorovi záměru, provozovateli letiště či dokonce státu. Výše těchto nároků přitom může dosáhnout řádu miliard Kč.

XIV. Nedostatečné zdůvodnění potřeby realizace záměru

Navrhovatel v rámci dokumentace uvádí pouhých šest důvodů pro potřebu realizace záměru, přičemž čtyři z nich se opírají o několik let starou studii Evropské komise a dalších subjektů a

snaží se odůvodnit a vysvětlit, že dosavadní kapacity nedalekého letiště Praha Ruzyně nejsou a v budoucnosti ani nebudou dostatečné pro absorpci nárůstu letecké dopravy.

V situaci, kdy podle statistik letiště Ruzyně³ počet přepravených pasažérů na letišti Ruzyně je dnes na úrovni počtu cestujících v roce 2006 (s klesajícím trendem od roku 2008), je takový argument zcela lichý. O to spíše, že veřejnosti je znám projekt vybudování paralelní dráhy na letišti Praha Ruzyně, jež významně zvýší celkové přepravní kapacity tohoto letiště. Není proto důvod se domnívat, že letiště Praha nebude schopné oproti dnešnímu stavu pojmout v rámci záměru navrhovatelem uvažovaných dalších 3,5 mil. cestujících ročně. Z dostupných materiálů, které byly Ministerstvu v souvislosti se záměrem předloženy, navíc vyplývá pravý opak. Kapacita letiště Praha Ruzyně v současném stavu je 15,5 milionu cestujících, v současné době tedy kapacitní rezerva tohoto letiště převyšuje 25 %. Po výstavbě a zprovoznění nové paralelní dráhy pak bude kapacita ruzyňského letiště dostatečná minimálně na několik následujících desetiletí. V tomto ohledu lze odkázat na stanoviska dotčených obcí, která již byla Ministerstvu předložena

Jestliže tedy předmětná dokumentace zakládá zdůvodnění nutnosti rozšířit přepravní kapacity letecké osobní dopravy v oblasti Prahy na neaktuálních a nepřesných datech o neschopnosti letiště Praha pojmout dodatečné cestující, potom nelze než konstatovat, že důvod pro realizaci záměru není dán. To ostatně potvrdil sám ředitel Letiště Vodochody Ing. Kačur, když sám uznal, že Praha druhé letiště nepotřebuje, ale že „jde o to, další letiště se v Praze užíví“⁴.

XV. Neurčité odkazy na evropské předpisy, zprávy a studie

Navrhovatel v rámci dokumentace uvádí celou řadou odkazů na evropské předpisy zprávy a studie, a to v mnoha případech bez bližší konkretizace. Takovýto zdroj informací nelze považovat za věrohodný.

XVI. Formální nepřesnosti, nesrovnalosti a chyby dokumentace

Mapy použité v akustických studiích vykazují velké množství formálních chyb, kdy ledabylým způsobem uvádějí při shodných zobrazovaných veličinách v různém měřítku různé škály zobrazovaných intervalů hodnot. Jako nedůslednost či záměrně zavádějící nepřesnost je možné interpretovat otevřené intervaly, kdy zelená barva například zobrazuje hodnoty hlukové zátěže pod 40 dB. I při využití této legendy jsou ale velká část území na mapě zobrazena bílou barvou, což je nutné vyhodnocovat jako kartografickou chybu. Jako podklad pro relevantní vrstvy hlukové zátěže je využita zastaralá mapa se zcela neodpovídajícím vyznačením zastavěného území obcí. Vzhledem k závažnosti celé dokumentace a sledované zátěže území není možné takovou formální nedůslednost přehlížet.

Obec Líbeznice požaduje provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly, při kterých by bylo možné reálným měřením zjistit věrohodně skutečnou hlukovou zátěž území a vyhnout se nepřesnostem teoretických modelů a prověřit jejich odchylku od reality.

³ <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/paralelni-draha/proc-paralelni-draha/poptavka-po-letecke-doprave/>

⁴ Viz rozhovor s Ing. Kačurem v lidových novinách ze dne 5.3.2009.

Příloha č. 7 zahrnuje bezpečnostní list pro produkt Kilfrost ABC-3 výhradně v anglickém jazyce. Bezpečnostní list pro letecký benzín AVGAS 100 LL uvádí na druhé straně v pořadí specifikaci leteckého benzínu AVGAS A100 LL. Z dokumentu není jasné, jaký je vztah mezi látkami s prvním a druhým označením.

Příloha č. 9 pracuje ve velmi blízkých úsecích komunikací s hodnotami dopravní zátěže v rozdílných a také neúplných časech dopravních špiček. Tyto nepřesnosti nutně snižují věrohodnost a vypovídající hodnotu celé studie. Pro reálné zhodnocení zátěže na kruhové křižovatce K6 (silnice II/680 x silnice I/9 x rampy D8) je třeba zajistit měření frekvence vozů po zprovoznění obchvatu v Líbeznicích (29. července 2011), které znamenalo výraznou změnu dopravních vztahů v území. I bez dalšího příspěvku spojeného s možným provozem Letiště ve Vodochodech se na křižovatce (K6) každý všední den ve špičkách tvoří dopravní zácpy. Pro důsledné zhodnocení dopravní zátěže je nezbytně nutné zajistit nová měření ve shodných časových intervalech v této lokalitě.

XVII. Stanovisko vyššího územně samosprávného celku Středočeského kraje

Obci Líbeznice je známo souhlasné stanovisko Středočeského kraje k doplněné dokumentaci EIA pro záměr Letiště Vodochody. V usnesení Rady Středočeského kraje je explicitně toto souhlasné stanovisko podmíněno „důsledným vypořádáním připomínek obcí“. Vzhledem k časové posloupnosti tohoto usnesení a odeslání připomínek obcí Ministerstvu je nutné zdůraznit stanovenou podmínku. Z hlediska posouzení záměru znamená toto stanovisko faktické posílení věcných připomínek obcí.

Závěr:

Záměr „Letiště Vodochody“, jak je popsán v předložené dokumentaci, nelze realizovat. To je patrné i ze stanoviska Středočeského kraje, který ve svém vyjádření trvá na tom, aby se investor vypořádal s připomínkami dotčených obcí. Oznamovatel však ani po vrácení dokumentace k přepracování obcemi a dalšími subjekty vytýkané nedostatky neodstranil. Vzhledem k výše popsaným nedostatkům předložené dokumentace nezbyvá než navrhnout, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody, eventuálně vrátilo dokumentaci k dopracování.

za obec Líbeznice
Mgr. Martin Kupka, starosta